ING. LUIGI PANTE

È ora di finirla!....

. . . .
La ferrovia *Belluno-Cadore* è la più importante e più urgente fra le linee ferroviari e non comprese nella legge 29 luglio 1879, ma che si raccomandano come *necessarie* ed utili nell' interesse militare.

(All. 2. della Relazione 292 sul progetto di legge presentato alla Camera il 2 Giugno **1882**!)

PIEVE DI CADORE
PREMIATA TIPOGRAFIA TIZIANO
1910

ING. LUIGI PANTE

È ora di finirla!....

. . . .
La ferrovia *Belluno-Cadore* è la più importante e più urgente fra le linee ferroviarie non comprese nella legge 29 luglio 1879, ma che si raccomandano come *necessarie* ed utili nell' interesse militare.

(All. 2. della Relazione 292 sul progetto di legge presentato alla Camera il 2 Giugno 1882!)

PIEVE DI CADORE
PREMIATA TIPOGRAFIA TIZIANO
1910

ANCORA INTORNO ALLA FERROVIA
BELLUNO - CADORE

Il prolungarsi del deplorevole andamento nelle pratiche di questa linea — che sarebbero procedute ben altrimenti soltantochè certi eminenti funzionari governativi prepostivi avessero avuto un po' di quel savio e modesto criterio espresso nel semplice proverbio: « Ne sa di più il Papa e la serva, che il Papa solo » — mi indusse a scrivere e pubblicare un' ultima breve memoria intorno a questa tanto sospirata ferrovia.

* * *

L' esame del nuovo progetto — che è stato non so come, specialmente per la parte estimativa, giudicato esecutivo — aveva già dissipato in me la fiducia — che pur mi ero lietamente, ma, confesso, prematuramente affrettato ad esprimere — d' essere ormai prossimi ad una felice soluzione del problema di questa ferrovia.

Ed il previsto esito dell' asta e quello, pur prevedibile, delle trattative private (se non si vorrà o potrà discostarsi dalle basi del progetto suddetto e della relativa convenzione) confermano il parere da me esposto e sostenuto nel 1908 — specialmente nella Relazione 21 marzo d. a. — che i mezzi finanziari assegnati a questa linea erano e sono tuttora inadeguati alle esigenze del nuovo tipo imposto — benchè di poco aumentati dopo la Relazione suddetta ed il sopraluogo dell' aprile d. a.

Nè si volle, nell' ultimo progetto, temperare tali esigenze quanto era possibile, specialmente nei limiti dei raggi e delle pendenze, senza grande nocumento della potenzialità della linea, come era detto anche nella Relazione del Consiglio Superiore dei LL. PP. del 6 marzo 1908 N. 321, al terzo « considerando » (*) e come mi ero permesso di consigliare e di raccomandare — a nome di questo Comitato ferroviario, di cui facevo parte — l' ultima volta, il 3 ottobre 1908, in

---

(*) Considerando che per poter ritrarre dalla nuova linea tutti i maggiori possibili benefici, in relazione ai fini ai quali deve servire, rendesi necessario che essa, **per quanto è compatibile con le non facili condizioni topografiche locali,** venga **in massima** costruita con le stesse modalità della ferrovia Belluno-Treviso...... .

cui ebbi l' onore di parlare al signor Ispettore Capo dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie, il quale mi ripetè il suo parere che la linea, costruita con le nuove modalità stabilite, sarebbe costata non più, ma piuttosto meno, dei sedici milioni circa previsti.

E neanche si volle — ammettendo pure che sarebbe stato difficile, mentre era fondatamente a ritenersi che non sarebbe stato impossibile — affidare ad Ingegneri Governativi la redazione del progetto — con gli evidenti vantaggi di coordinare man mano la potenzialità e le modalità della linea ai mezzi disponibili e di avere adesso personale tecnico già pratico della linea stessa ed al corrente di tutte le condizioni di così importante costruzione — che non è difficile richieda ora nuovi studi da chi, all' infuori dei progettisti, fosse chiamato ad eseguirla.

Infine, nulla valse a persuadere l' Ufficio suddetto ad assegnare un tempo minore alla redazione del nuovo progetto di massima — occorrendo, si diceva, che esso fosse studiato in modo da rendere ben sicuri — Governo e Società aspiranti alla concessione — del costo *reale* della linea.

E siamo venuti, dopo altri sedici mesi di studi e pratiche, alla bella conclusione che, secondo il nuovo progetto, la linea — vedi giustezza delle previsioni! — costa appunto quei sedici milioni circa prestabiliti e voluti come limite di spesa — ma, viceversa, nessuno ne ha assunta la costruzione, nè alle stabilite condizioni e per tale importo la assùmerà, perchè lo si è ottenuto principalmente applicando ai lavori prezzi, in gran parte, non remunerativi.

E se lo Stato costruirà direttamente questa ferrovia, si accorgerà del grave errore commesso!

Permangono quindi le fondate cause delle censure già mosse all' Ufficio Speciale delle Ferrovie, che risulta essere l' unico od almeno il principale responsabile delle nuove attuali difficoltà.

Ed è davvero deplorabile che al vivo interessamento ed alle provvide disposizioni di S. E. l' ex Ministro On. Bertolini, che volle dare a questa linea maggiore potenzialità di esercizio ed inscriverla fra le Ferrovie di Stato, togliendola così al pericolo di speciali e più onerose tariffe — cui ci eravamo quasi rassegnati — non abbia corrisposto, nei fatti, che il prolungarsi dei già tanto lamentati ritardi ed il rinnovarsi di difficoltà prevedibili ed evitabili.

*
* *

Fu anche, da diverse parti, mossa accusa a questo Comitato

ferroviario, ed a me in particolare, di avere a torto respinto la proposta fattaci per la modificazione del primo progetto dalla Spett. Direzione della Società Veneta nel luglio 1908, e ripetuta più formalmente a Verona il 2 agosto seguente, sempre per la redazione del nuovo progetto, di cui preferimmo lasciare ogni responsabilità al Ministero dei Lavori Pubblici.

Avevamo — e lo dicono ora i fatti — ben ragione di scrivere l' 11 detto mese: « Questo Comitato è tuttora nel convincimento che « la redazione del nuovo progetto affidata ad una società privata alle « condizioni proposte, non dia, con le nuove disposizioni per questa « ferrovia, sufficiente assicurazione di esito buono, sollecito e defi« nitivo ».

Che si direbbe ora di noi se fossimo responsabili noi stessi, anzichè il Governo od il suddetto Ufficio, dell' esito di quest' ultimo progetto e delle nuove difficoltà?

*
* *

Nè è ultima fra queste l'aver unito la difficile e, così come si presenta, onerosa operazione finanziaria a quella della costruzione, che sono d' indole così diversa da esigere, anche per la loro importanza, l' intervento simultaneo di istituti di credito e società costruttrici di ferrovie — e non con vantaggio reciproco, ma con reciproco danno.

Infatti il carattere sempre aleatorio della assunzione in appalto di una grande costruzione aggrava l'operazione finanziaria, mentre questa a sua volta tende a sfruttare l' eventuale beneficio dell' appalto stesso.

Si obbietta che lo Stato non può, nelle attuali condizioni di bilancio, far fronte in pochi anni all' ingente spesa, ma — a parte che ciò è pur contemplato dalla legge del 1908, quando entro un anno (spirato il 12 luglio 1909) la concessione anche di questa linea non abbia avuto luogo — si può rispondere che lo Stato stesso dovrebbe almeno poter fare direttamente l' operazione finanziaria e cioè tradurre i sussidi e la compartecipazione agli introiti nel capitale necessario alla costruzione della linea — rendendo così più accessibile a molti aspiranti l' appalto — specialmente se diviso in tronchi — con probabile, per non dir certo, vantaggio nel costo.

Ma questo, si dirà ancora, non è conforme alle disposizioni della Legge 12 luglio 1908, ed invocarne modificazioni è già quasi quanto criticarla.

E perchè no?

Essa si presentò a noi come benefattrice, con aumento di sussidi, miglioramento di modalità di costruzione, comodità di servizio e diminuzione di tariffe, ma finora, la legge benefattrice, non ci arrecò che nuove speranze, che vanno, ahimè, dileguandosi, e nuovi deplorevolissimi ritardi!

Nè possiamo dimenticare la prima impressione avuta intorno a diverse disposizioni, specialmente all'art. 3, di questa legge, che sono così complesse e, vorremmo dire, illogiche, da giustificare il giudizio di quell' egregio ingegnere ferroviario che la chiamò: « legge *contro* le ferrovie da affidarsi all' industria privata ».

È ben vero, che già tre linee da essa legge contemplate sono state collocate — ma per esse le pratiche erano già disposte in modo ben diverso che per questa del Cadore — per la quale, mentre si preparava la suddetta legge, si sarebbe potuto, anzi dovuto, studiare a fondo, sia pure al tavolo, con la scorta del progetto esteso con le modalità del secondo tipo economico, le modificazioni necessarie ed i dati di costo.

* * *

Fu in preda a tali scoraggianti impressioni che nell' ottobre 1908, sfiduciato dall' esito, mi tolsi dal Comitato — il quale, del resto, ben fece proseguendo fiducioso e sereno nel compito suo, perchè molto premeva mantenere i buoni rapporti col Ministero dei Lavori Pubblici e più ancora la fiducia, la calma e la concordia di queste popolazioni e di questi enti locali.

Scrissi allora: « Lascio la mansione assunta con l' augurio che « l' Ufficio speciale delle Ferrovie, retto con così sicuri criteri e con « così alta competenza tecnica » (ed alludevo specialmente al contrastato parere che i mezzi finanziari fossero adeguati alle nuove modalità di costruzione) « possa condurre il problema che da tanto tempo « preoccupa il Cadore, Longarone ed il Zoldano » (e, dovevo dire, che interessa la difesa di questa frontiera) « alla desiderata soluzione. »

« Non c' è che da aspettare!.... »

Ma, quasi a temperare la censura, aggiunsi poi che speravo di essere smentito dai fatti — tanto che, appena mi parve che così fosse, dichiarai, anche troppo presto, di aver avuto torto — e di tali premature dichiarazioni, come si vede, faccio ammenda!

Ed ora?

Ora tocca al Ministero dei Lavori Pubblici e per esso ai preposti dell'Ufficio Speciale delle Ferrovie, riconoscere francamente di aver essi avuto torto (perchè qui è il nodo della questione) e tocca al nuovo Ministro che di questa ferrovia già si interessò con una sua interrogazione (*) mossa il 30 giugno 1905 all' allora Ministro dei L.L. P.P. On. Ferraris, il quale nella sua risposta accennò che il costo di questa linea sarebbe stato di circa venti milioni — tocca al nuovo Ministro, provvedere subito — come nella sua aperta lealtà avrebbe indubbiamente fatto l'ex Ministro On. Bertolini — che o si assegnino a questa ferrovia, così come ora la si vuole costruita, i venti milioni circa che essa richiede, o si riducano le modalità di costruzione.

Ed anche il Ministero della Guerra, come già pel passato, riterrà certo più utile avere presto una ferrovia, sia pure un po' più economica della progettata, che una di poco maggiore potenzialità — ma chissà quando!...

Perciò, se mancano i mezzi per costruire la linea proprio dell' identico tipo della Treviso-Belluno, si potranno intanto stabilire sommariamente le necessarie riduzioni nell' atto di convenzione, per attuarle poi, col controllo e l'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, man mano che si procederà nel tracciamento e nelle espropriazioni, assieme ai dettagli del progetto ed ai lavori, senz' altre tergiversazioni.

Vediamo un poco se ci riesce di copiare dagli Inglesi e dagli Americani — oltre che le foggie del vestire e le forme delle scarpe — anche un po' del loro spirito pratico e della loro energica attività! . . .

*
* *

Rimosse che sieno, in un modo o nell' altro, le lamentate incompatibilità fra esigenze tecniche e mezzi economici e possibilmente

---

(*) Nel suo discorso l' On. Rubini disse allora: « La nuova linea dovrebbe, da Belluno « giungere fino a Pieve di Cadore, nel centro delle conche alpine che costituiscono quella « regione, per un tratto di 48 chilometri; ma tuttavia sarebbe anche bastevole, per il mo- « mento, poichè i desideri vanno soddisfatti gradatamente, se essa da Belluno andasse « soltanto per ora a Perarolo, all' incirca 34 chilometri, con opere meno costose, e se sol- « tanto più tardi, per altri 14 chilometri, andasse da Perarolo a Pieve di Cadore, che è il « centro di quelle conche, come ho detto. » Ora, a parte la differenza nelle distanze, che sono secondo l' ultimo progetto di chilometri 31.700 da Belluno alla stazione di Perarolo, e di altri chilometri 11.200 da questa stazione all'estremità della linea sul Molinà, oltre Pieve di Cadore, confidiamo che l' On. Rubini abbia modificato il suo pensiero sulla possibilità di dividere la costruzione in due tratti, rispetto al tempo; perchè il soffermarsi a Perarolo farebbe crollare tutto il piano finanziario pel concorso degli enti locali del Cadore, che insorgerebbe come un sol uomo pel nuovo disinganno. Ma a tale mutilazione della linea, vogliamo credere, neanche più si penserà — e del resto sappiamo che il Comitato vigila!

anche le difficoltà d' indole finanziaria per la provvista dei capitali, non mancheranno nè società aspiranti alla concessione della costruzione, nè, eventualmente, appaltatori grandi e piccoli, anche locali, per assumere i lavori, come non mancherà qui la necessaria ed ottima mano d'opera. — Ed intorno a ciò ben fecero le LL. EE. i Ministri Rubini e Luzzati disponendo per avere concrete informazioni e mal farebbero i Comuni che non si prestassero a fornire i dati loro richiesti.

Non è da escludere — ma è poco probabile — che il Governo possa risolvere le difficoltà in parola nelle trattative private che, si afferma, sono tutt'ora in corso. Certo la Società che ha studiato l'ultimo progetto potrebbe, forse essa sola, iniziarne e proseguirne sollecitamente la costruzione, o coi necessari mezzi finanziari o con le pur possibili riduzioni di lavori, ma è dubbio che il Governo possa, dati i limiti impostisi con la surricordata legge, giungere a quelli che indubbiamente la Società esigerà.

E su queste trattative private, non potrebbe intanto il Ministero fare un po' meno mistero? Non si vede proprio alcuna buona ragione per cui queste trattative devano essere condotte con la segretezza d' un Conclave, e, almeno, quando qualcuna ne cade ci si dia la magra soddisfazione di aver notizia della « fumata » !

* * *

Comunque, occorre provvedere, ripetiamo, subito e con energia; è ora di finirla !....

E se ciò non avverrà ?

Se ciò non avverrà, e subito, parta da voi Cadorini, Longaronesi e Zoldani e da quanti sentono l' impellente urgenza e necessità di questa ferrovia — **tante volte dichiarata indispensabile alla difesa di queste frontiere che, se ciò fosse vero, l'averne tanto tergiversata la costruzione sarebbe stato delitto di alto tradimento** — parta da voi tutti un ultimo, concorde, risoluto monito al Governo di troncare ogni indugio e di prendere subito i provvedimenti necessari per l' immediato inizio della fase esecutiva.

Ed intanto, basta di studi generali ; basta di progetti ; basta di pratiche burocratiche, basta di telegrammi addormentatori, basta di fallaci promesse ; basta !

Ai fatti !

Pieve di Cadore, 22 Febbraio 1910.

Ing. LUIGI PANTE